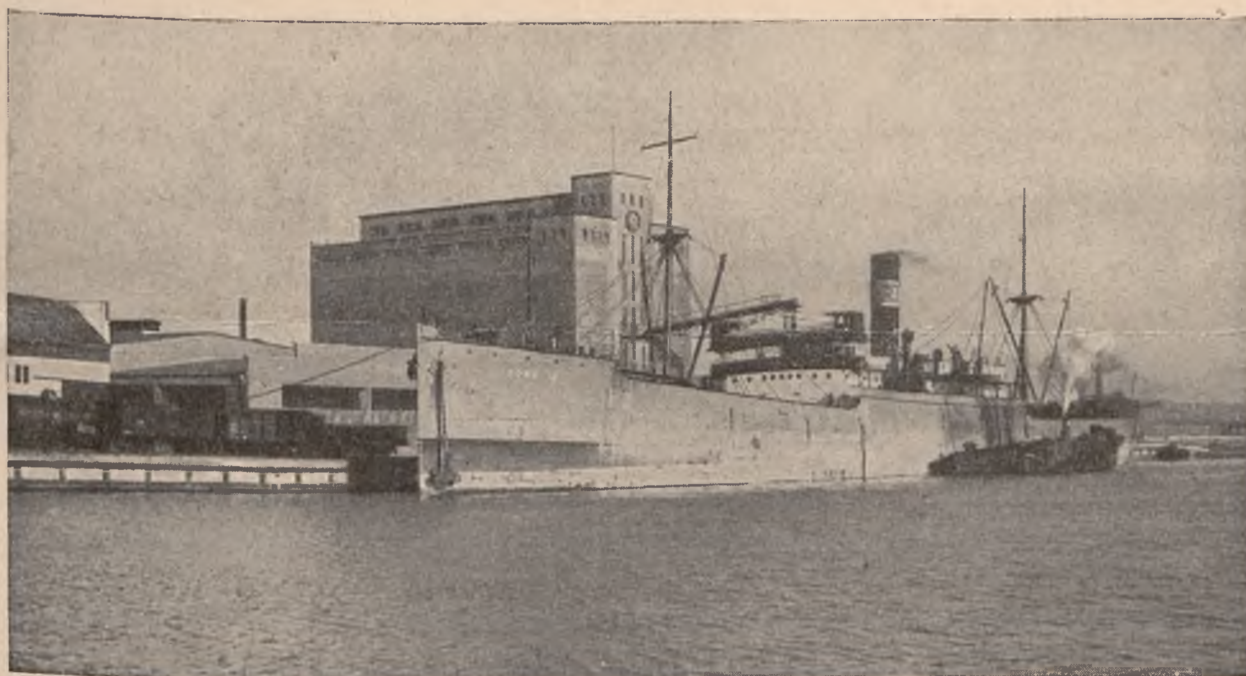
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

ROK II LUTY 1932 ZESZ. 2



Pierwszy bezpośredni transport nasion oleistych z Ameryki Południowej dla Olejarni Gdyńskiej.

POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA (P. A. T.)
GDYNIA

ERRATA:

Do artykułu p. inż. Witolda Tubielewicza p. t. „Pierwszy standartowy magazyn w porcie gdyńskim", zamieszczonego w Nr. 12/1 „Wiadomości Portu Gdyńskiego", zakradły się następujące błędy korektorskie:

Strona	Kolumna	Wiersz	Jest	Winno być
26	lewa	1 od dołu	„słupki"	„stopki"
27	lewa	5 od góry	„krótkie dwupiętrowe belki ciągłe"	„krótkie dwuprzęsłowe belki ciągłe"
"	"	16 od dołu	„na szpunkrowem oszalowaniu"	„na szpuntowem oszalowaniu"
"	"	11 od dołu	„z muru wylanego"	„z muru ceglanego"
"	"	10 od dołu	„zastosowano tamę betonową"	„zastosowano ławę betonową"
"	"	21 od góry	„wysunięcie drążka"	„wysunięcie daszka"
28	lewa	14 od góry	„8 kranów półtoratonowych o nośności 3 ton"	„8 kranów półportalowych o nośności 3 ton"
"	prawa	10 od góry	„Biuro Inżynierskie H. Jaskulski i K. Brygiewicz".	„Biuro Inżynierskie K. Jaskulski i K. Brygiewicz"

Pozatem wszędzie zamiast „Vizendel'a" winno być „Vierendeel'a"

ROK II LUTY 1932 ZESZ. 2

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: GDYNIA - PORTOWA, RÓG ŚW. WOJCIECHA TEL. **1720**
KONTO BANKOWE: KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI M. GDYNI **NR. 3953**
PRENUMERATA ROCZNA ZŁ. **10·oo** -------------- POJEDYŃCZY ZESZYT ZŁ. **1·20**

TREŚĆ ZESZYTU:

CZĘŚĆ URZĘDOWA

ROZPORZĄDZENIA I PRZEPISY

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW: SKARBU, PRZEMYSŁU I HANDLU ORAZ ROLNICTWA

z dnia 19 grudnia 1931 r.

W SPRAWIE CZĘŚCIOWEJ ZMIANY TARYFY CELNEJ

Na podstawie art. 7 lit. i) ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 777) zarządza się co następuje:

§ 1. — Niżej wyszczególnione pozycje, punkty, względnie części punktów taryfy celnej z dnia 26 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 540) w brzmieniu obecnie obowiązującem, otrzymują brzmienie następujące, przyczem stawki celne rozumieją się w nowej jednostce pieniężnej (Dz. U. R. P. z 1928 r. Nr. 26, poz. 241):

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	Cło od 100 kg w zł
z 1 z p. 1		
z lit. „c"	Proso	6·—
z lit. „d"	Koński ząb	6·—
	Uwaga: koński ząb za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	bez cła
z 6 p. 1	Jabłka świeże	300·—
	Uwaga 1: jabłka świeże sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego	200·—
	Uwaga 2: jabłka świeże sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego w okresie od 1 listopada do 30 kwietnia wł. za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	30·—
p. 2	Owoce i jagody świeże, solone, moczone oprócz osobno wymienionych	300·—
	Uwaga 1: banany sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego	200·—
z 6 p. 2	Uwaga 2: banany sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	100·—
p. 3	Cytryny	50·—
	Uwaga 1: cytryny sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego	35 —
	Uwaga 2: cytryny sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	25·—

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	Cło od 100 kg w zł
p. 4	Pomarańcze i mandarynki	300·—
	Uwaga 1: pomarańcze i mandarynki sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego	200·—
	Uwaga 2: pomarańcze i mandarynki sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu . .	100·—
18	Kawa, łupinki kawowe:	
p. 1	surowe	200·—
	Uwaga 1: Kawa, łupinki kawowe surowe sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego . .	150·—
	Uwaga 2: Kawa, łupinki kawowe surowe sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego — za pozwoleniem Minist. Skarbu . .	90·—
p. 2	palone niemielone	200·—
p. 3	mielone, wszelkie mieszanki oraz namiastki kawy mielone, również sprasowane, oprócz osobno wymienionych, w opakowaniu wagi:	
	a) powyżej 2 kg	250·—
	b) 2 kg i mniej	350·—
p. 4	Towary wymienione w p. 3 z domieszką cukru w opakowaniu wagi:	
	a) powyżej 2 kg	250·—
	b) 2 kg i mniej	350·—
p. 5	Ekstrakt kawowy, esencje kawowe, chociażby z cukrem	1.000·—
19	Kakao w ziarnkach i łupinki kakaowe:	
p. 1	kakao w ziarnkach	35·—
p. 2	łupinki kakaowe	35·—
	Uwaga: kakao w ziarnkach i łupinki kakaowe sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	25.—
z 20	Herbata:	
p. 1	wszelka oprócz wymienionej w pp. 2 i 3 w opakowaniu wagi:	
	a) powyżej 2 kg	600·—
	Uwaga 1: herbata wymieniona w p. 1 lit. „a" nin. pozycji sprowadzana przez porty polskiego obszaru celnego	525·—

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	Cło od 100 kg w zł
	Uwaga 2: herbata wymieniona w p. 1 lit. „a" nin. poz. sprowadzana przez porty polskiego obszaru celnego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	450·—
	b) 2 kg i mniej łącznie z wagą bezpośredniego opakowania:	
	I w papierze	650·—
	II w innem opakowaniu . . .	700·—
z 41 p. 2	Mielone kości surowe, fosforyty i żużle Thomasa:	
	a) żużle Thomasa mielone sprowadzane:	
	I przez porty polskiego obszaru celnego	bez cła
	II inną drogą	3·—
	Uwaga do p. 2 a II: żużle Thomasa mielone sprowadzane za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu:	
	1. do przerobu fabrycznego . . .	bez cła
	2. do innych celów	1·50
	b) inne	bez cła
z 87 p. 2	Kauczuk, gutaperka i balata:	
	a) w formie brył i bryłek	bez cła
	b) w płytach, płytkach i arkuszach	3·—
z 87 p. 3	Odpadki z gumy wulkanizowanej .	200·—
	Uwaga: Odpadki kauczukowe sprowadzane przez odpowiednie fabryki do regeneracji — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	bez cła
179	Materjały włókniste roślinne, surowe:	
p. 1	Bawełna surowa, końce tkackie bawełniane; włókna trojeści pospolitej (asklepias), wata torfowa; odpadki, wyczeski bawełniane oprócz sobno wymienionych	45·—
	Uwaga: towary wym. w p. 1 nin. poz. sprowadzane za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu:	
	a) przez porty polskiego obszaru celnego	1·—
	b) inną drogą w okresie:	
	I do 31. XII. 1932 r.	1·—
	II od 1. I. 1933 r. do 31. XII. 1933 r.	6·—
	III od 1. I. 1934 r.	12·—
p. 2	Juta surowa, wyczeski jutowe, również smołowane	10·—

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	Cło od 100 kg w zł
	Uwaga 1: towary wymienione w p. 2 nin. poz. sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego . .	5·—
	Uwaga 2: towary wymienione w p. 2 nin. poz. za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	bez cła
p. 3	Len i konopie czesane i nieczesane, wyczeski lniane i konopne również smołowane, słoma lniana i konopna:	
	a) czesane	30·—
	b) inne	20·—
	Uwaga: towary wymienione w p. 3 lit. „a" nin. poz. za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	bez cła
p. 4	Ramia, wełna z igieł sosnowych, włókna pokrzywy	bez cła
p. 5	Konopie Manilla, len nowozelandzki, sisal, aloes i inne materjały roślinne, zastępujące len lub konopie .	20·—
	Uwaga: Towary wymienione w p. 5 nin. pozycji sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego	10·—
179 p. 6	Bawełna odtłuszczona i bielona do przerobu fabrycznego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	3·—
z 181 p. 1	Nieprane i prane, sierść tarta, ostrzyżyny, wyczeski, końce i odpadki niebarwione i barwione, również gremplowane — o ile pasmo waty nie jest dłuższe niż 10 cm:	
	a) wełna nieprana	8·—
	Uwaga: wełna nieprana sprowadzana przez porty polskiego obszaru celnego	bez cła
	b) wełna prana	12.—
	Uwaga 1: wełna prana sprowadzana przez porty polskiego obszaru celnego	bez cła
	Uwaga 2: wełna nieprana i prana — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	bez cła
	c) inne	bez cła

§ 2. — Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie czternastego dnia po ogłoszeniu.

Minister Skarbu: (—) **Jan Piłsudski.**

Minister Przemysłu i Handlu: (—) **Zarzycki.**

Minister Rolnictwa: (—) **Leon J. Połczyński.**

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA STYCZEŃ

I. — UWAGI OGÓLNE

Niemal każdy miesiąc pracy portów bałtyckich, a zatem i Gdyni, posiada swe charakterystyczne cechy, uzależnione od warunków atmosferycznych, od temperatury okresu zimowego oraz od sezonowości przywozu lub wywozu różnych artykułów. Niezależnie od przyczyn powyższych wpływają na liczby obrotów portowych również inne czynniki, przedewszystkiem zaś sytuacja gospodarcza i związana z nią intensywność pracy niektórych gałęzi przemysłu. Dla istotnej oceny pracy portu gdyńskiego w styczniu r. b. przeprowadzić należy porównanie ze styczniem r. ub. i to porównanie dopiero daje możność stwierdzenia dalszego rozwoju obrotów.

Ogólne obroty portu gdyńskiego wyniosły w styczniu 1932 r. 380.415 t (w grudniu r. ub. 468.087 t), wykazując równocześnie poważny wzrost w porównaniu ze styczniem r. ub. (323.322 t). Należy zaznaczyć, że styczeń r. b. był szczególnie uciążliwy w drugiej połowie z powodu długotrwałych burz. O ile przytem uwzględnimy, że przywóz w styczniu r. b. w związku ze szczególnie ciężkim stanem gospodarczym kraju, wykazał bardzo znaczną zniżkę (7.213 t wobec 14.033 t w grudniu r. ub., oraz wobec 30.752 t w styczniu r. ub.) — to wywóz wykaże się liczbami znacznie wyższemi, niż w styczniu r. ub. (372.963 t wobec 292.569 t). Obroty w ruchu przybrzeżnym wynoszą w styczniu r. b. 239 t.

Ruch statków w styczniu r. b. doznał poprawy w porównaniu ze styczniem r. ub., będąc natomiast gorszym od ruchu statków w grudniu. Weszło mianowicie statków 220, o pojemności 206.871 nrt, (w grudniu 265, w styczniu r. ub. 189), wyszło statków 215, o pojemności 204.237 ntr (wobec 275 w grudniu i 194 w styczniu r. ub). Przeciętny tonaż statku wyniósł w styczniu 945·1 t. Kolejność bander poza Szwecją (1 miejsce) oraz Polską (2-gie) uległa dość znacznym zmianom, przyczem dalsze miejsca zajęły kolejno: Danja, Norwegja, Niemcy, Stany Zjednoczone, Łotwa, Finlandja i Anglja. Stałem, jak należy się spodziewać, zjawiskiem w porcie gdyńskim stanie się bandera brazylijska.

Obroty towarowe zamorskie wynoszą w styczniu 380.176 t (w grudniu 468.026 t). Przywóz uległ dużej zniżce (7.213 t w styczniu wobec 14.033 t w grudniu). Z towarów masowych, importowanych w styczniu figuruje jedynie pojedyńczy transport fosforytów (2.032 t), natomiast jako

artykuły nowe, mające nadal stale nadchodzić większemi partjami do portu gdyńskiego, wymienić można: śledzie (1.378 t wobec 209 t w grudniu), siemię lniane (500 t wobec 305 t), oraz większe transporty owoców świeżych (399 t wobec 23 t). W powyższej pozycji widać już wpływ t. zw. ceł morskich (p. dalej artykuł na ten temat). Na poziomie poprzedniego miesiąca utrzymały się: tytoń (395 t wobec 401 t), papier (474 t wobec 401 t). Należy również zanotować znaczniejsze partje kawy, kakao i herbaty (185 t wobec 35 t), partję bawełny (322 t wobec 73 t), garbników (200 t) i wełny (171 t); ostatnie dwie pozycje w grudniu nie figurują, wełna zaś wogóle poraz pierwszy ukazała się w Gdyni. Niemal zupełnie brak w styczniu złomu (353 t wobec 9.210 t w grudniu). Zjawisko to zostało wywołane całkowicie przez kryzys w hutnictwie. O ile porównamy pozycje przywozu w styczniu r. b. ze styczniem r. ub., to, po potrąceniu artykułów masowych, importowanych w r. ub., tworzących razem ok. 29.000 t, otrzymamy dla r. b. znaczną przewagę w zbiorowej pozycji najcenniejszych artykułów drobnicowych.

Wywóz zamorski również wykazuje w styczniu w porównaniu z grudniem spadek (372.963 t w styczniu wobec 453.993 t w grudniu), który niemal cały przypada na węgiel eksportowy (329.532 t wobec 390.905 t), węgiel bunkrowy (12.250 t wobec 16.498 t), sole potasowe (1.500 t wobec 4.511 t) i cukier (18.987 t wobec 24.127 t). Na poziomie poprzedniego miesiąca utrzymały się: bekony (4.146 t wobec 4.476 t), wędliny (532 t wobec 635 t), papier (535 t wobec 317 t) i melasa (po 1.100 t w każdym z 2-ch ostatnich miesięcy). W styczniu wywieziono nieco więcej cynku (602 t wobec 432 t), natomiast znacznie spadł wywóz słupów telegraficznych (352 t wobec 2.200 t), oraz ryżu wyłuszczonego (247 t wobec 2.363 t). Jako zjawisko wybitnie sezonowe należy uważać zmniejszenie się wywozu jaj (166 t wobec 545 t) oraz ziemniaków (63 t wobec 1.118 t). W porównaniu z wywozem w styczniu r. ub. daje się zauważyć znaczna poprawa zarówno w liczbach, jak i w wartości wywożonych towarów — niemal wszystkie pozycje wykazują w r. b. znaczny wzrost, inne zaś utrzymują się conajmniej na poziomie z przed roku (p. Biuletyn Miesięczny Portu Gdyńskiego zesz. 1).

Ruch pasażerów zmalał jeszcze bardziej: przyjechało 15 osób (w grudniu 547), wyjechało zaś 226 (256) osób.

II. — RUCH STATKÓW

(movement of ships)

	Przyszło statków: (ships incoming)			Wyszło statków: (ships outgoing)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (place occupied)
	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska	**27**	**7**	**29.073**	**27**	**24**	**35.263**	**64.336**	**2**
W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—
Anglja	3	3	5.871	3	3	5.871	11.742	10
Bolivia	—	—	—	1	1	193	193	17
Brazylja	1	1	2.701	—	—	—	2.701	14
Czechosłowacja	—	—	—	—	—	—	—	—
Danja	28	6	28.337	27	22	28.393	56.730	3
Estonja	17	—	11.265	14	14	8.862	20.127	8
Finlandja	5	2	5.417	6	6	8.066	13.483	9
Francja	1	1	813	1	—	813	1.626	15
Grecja	1	—	2.354	1	1	2.354	4.708	12
Holandja	1	1	726	1	—	726	1.452	16
Islandja	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa	6	—	2.770	6	6	2.770	5.540	11
Łotwa	10	—	12.373	10	10	11.350	23.723	7
Niemcy	17	4	11.835	18	16	12.578	24.413	5
Norwegja	22	9	24.372	20	13	20.904	45.276	4
Rosja (Z. S. S. R.)	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am.	4	3	12.202	4	2	12.202	24.404	6
Szwecja	76	4	53.651	76	74	53.892	107.543	1
Węgry	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	1	—	3.111	—	—	—	3.111	13
RAZEM:	220	41	206.871	215	192	204.237	411.108	—
miesiąc poprzedni:	265	51	214.783	275	239	220 228	435.011	—
ten sam miesiąc roku poprzedniego	189	45	175.268	194	160	181.776	357.044	—

UWAGI:

a) średni tonaż statku, zawijającego do portu w Gdyni w styczniu: 945·1 nrt;

b) średnia ilość statków, przebywająca jednocześnie w porcie: 23;

c) średni postój statku: 71·6 godzin.

III. — OBRÓT TOWARÓW

(goods turnover)
(ton)

1. — Obrót zamorski

(overseas traffic)

A. — Przywóz
(imports)

			Styczeń 1932 (January)		*Grudzień 1931* (December)	
Cały przywóz				**7.213·1**		**14.032·5**
I. — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals)				**2.796·9**		**1.912·5**
w tem m. in.:						
poz. tar. cel.						
2/2	— **Ryż surowy** (rice)			**—**		**509·3**
		Holandja	—		509·3	
6/3	— **Owoce połud. świeże** (fresh fruits)			**398·8**		**23·—**
		Anglja	63·8		21·6	
		Danja	18·1		—	
		Francja	19·3		1·4	
		Hiszpanja	15·—		—	
		Holandja	15·—		—	
		Niemcy	15·5		—	
		Palestyna	115·5		—	
		Stany Zjedn. Am.	64·3		—	
		Włochy	72·3		—	
7/1	— **Owoce połud. suszone** (dried fruits)			**405·3**		**454·1**
		Anglja	—		41·2	
		Danja	10·6		—	
		Stany Zjedn. Am.	394·7		412·9	
15/3	— **Korzenie** (spices)			**10·3**		**—**
		Anglja	2·7		—	
		Francja	3·—		—	
		Holandja	4·6		—	
18/1	— **Kawa** (coffee)			**71·5**		**—**
		Anglja	1·9		—	
		Brazylja	7·5		—	
		Danja	15·—		—	
		Holandja	47·1		—	
19/1	— **Kakao (w ziarnkach)** (cocoa)			**104·5**		**—**
		Francja	3·6		—	
		Holandja	65·6		—	
		Stany Zjedn. Am.	35·3		—	
20/1	— **Herbata** (tea)			**8·9**		**35·3**
		Anglja	8·—		32·3	
		Holandja	0·9		—	
		Stany Zjedn. Am.	—		3·—	
21/1	— **Tytoń** (tobacco)			**395·—**		**400·6**
		Anglja	76·—		53·4	
		Danja	10·2		—	
		Francja	20·3		—	
		Holandja	0·4		59·9	
		Stany Zjedn. Am.	288·1		287·3	
21/6	— **Papierosy** (cigarettes)			**0·2**		**—**
		Niemcy	0·2		—	
24/2	— **Konserwy owocowe** (preserved fruits)			**0·1**		**—**
		Anglja	0·1		—	
24/7a	— **Mleko skondensowane** (condensed milk)			**0·9**		**0·6**
		Francja	0·9		—	
		Holandja	—		0·6	

poz. tar. cel.		Styczeń 1932 (January)		Grudzień 1931 (December)	
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** (alcohols, wine excepted)		**5·7**		**0·8**
	Anglja	1·3		0·8	
	Francja	4·2		—	
	Niemcy	0·2		—	
28/1	— **Wina** (wine)		**11·9**		**13·—**
	Francja	11·8		13·—	
	Włochy	0·1		—	
37/1	— **Ryby** (fishes)		**5·8**		**52·9**
	Francja	—		1·7	
	Holandja	0·9		—	
	Norwegja	4·9		51·2	
37/4a	— **Śledzie** (herrings)		**1.378·—**		**208·9**
	Holandja	116·3		—	
	Norwegja	1.260·8		208·9	
	Szwecja	0·9		—	
39/2	— **Makuchy** (oil cakes)		—		**214·—**
	Niemcy	—		214·—	
II.	**— Produkty zwierzęce i wyroby z nich** (animal products) w tem m. in.:		**2.054·9**		**1.620·4**
41/2	— **Fosforyty** (phosphates)		**2.032·—**		—
	Belgja	2.032·—		—	
41/2	— **Żużle Thomasa** (Thomas slag)		—		**1.576·8**
	Belgja	—		1.576·8	
44/1	— **Jelita** (bowels)		—		**0·2**
	Anglja	—		0·2	
51/1a	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)		**1·3**		**33·6**
	Anglja	1·3		15·6	
	Szwecja	—		18·—	
55/1	— **Skóry** (hides & skins)		**21·6**		**9·8**
	Stany Zjedn. Am.	11·2		9·8	
	Syrja	10·4		—	
III.	**— Materjały i wyroby drzewne** (timber & wood ware) w tem m. in.:		**508·2**		**304·5**
58/4a,b	— **Kora drzewa korkowego** (corkwoodbark)		**2·5**		—
	Francja	2·5		—	
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)		**3·—**		—
	Anglja	3·—		—	
62/4	— **Nasiona** (seeds various)		**2·7**		**304·5**
	Francja	2·7		—	
	Niemcy	—		304·5	
62/5f	— **Siemię lniane** (flax seeds)		**500·—**		—
	Argentyna	500·—		—	
IV.	**— Materjały budowlane i wyroby ceramiczne** (building materials & ceramic products) w tem m. in.:		**8·3**		**5·9**
66/1	— **Piasek** (sand)		**4·7**		—
	Francja	4·7		—	
66/3a	— **Bloki kamienne** (granitowe) (granite blocks)		—		**5·8**
	Finlandja	—		5·8	

poz. tar. cel.			Styczeń 1932 (January)		Grudzień 1931 (December)	
69/1—3	— **Azbest** (asbestos)			**0·3**		**0·1**
		Anglja	0·3		—	
		Finlandja	—		0·1	
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic wares)			**3·3**		—
		Chiny	3·3		—	
V.	**— Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich** (fuel & products) w tem m. in.:			**53·8**		**41·4**
81	— **Oleje** (oils)			**27·9**		**1·4**
		Anglja	—		0·2	
		Niemcy	9·—		1·2	
		Stany Zjedn. Am.	18·9		—	
82/1	— **Żywica** (resin)			**5·6**		**11·—**
		Francja	—		11·—	
		Stany Zjedn. Am.	5·6		—	
85/1	— **Smary** (lubricating oils)			**1·—**		—
		Anglja	0·8		—	
		Stany Zjedn. Am.	0·2		—	
87/2	— **Kauczuk** (rubber)			**6·9**		—
		Anglja	6·9		—	
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)			**12·4**		**29·—**
		Anglja	—		3·5	
		Stany Zjedn. Am.	12·4		25·5	
VI.	**— Materjały i przetwory chemiczne** (chemicals) w tem m. in.:			**210·9**		**48·6**
112	— **Przetwory chemiczne** (chemicals)			**0·5**		—
		Danja	0·5		—	
117/3—4	— **Oleje roślinne** (vegetable oils)			**8·4**		**44·9**
		Anglja	—		1·9	
		Holandja	8·4		—	
		Stany Zjedn. Am.	—		43·—	
119—120	— **Artykuły kosmetyczne** (cosmetics)			**0·4**		**3·7**
		Łotwa	—		0·1	
		Niemcy	0·1		—	
		Stany Zjedn. Am.	0·3		3·6	
124/2	— **Garbniki** (tanning extracts)			**200·—**		—
		Argentyna	200·—		—	
137/1	— **Farby** (colours)			**1·6**		—
		Anglja	1·5		—	
		Danja	0·1		—	
VII.	**— Rudy, metale i wyroby z metali** (ores, metals & metal products) w tem m. in.:			**550·8**		**9.615·1**
142/1—3	— **Żelastwo (złom)** (scrap iron)			**353·2**		**9.210·2**
		Anglja	—		1.749·6	
		Belgja	—		890·8	
		Danja	353·2		3.725·3	
		Francja	—		840·—	
		Niemcy	—		857·2	
		Norwegja	—		247·3	
		Rosja (Z. S. S. R.)	—		900·—	
143/1a	— **Miedź** (copper)			**96·6**		**45·1**
		Anglja	91·5		45·1	
		Stany Zjedn. Am.	5·1		—	

poz. tar. cel.			*Styczeń 1932* (January)		*Grudzień 1931* (December)	
143/3	— **Glin** (aluminium)			—		**2·—**
		Stany Zjedn. Am.	—		2·—	
144/1	— **Cyna** (tin)			**10·2**		—
		Niemcy	10·2		—	
153/1—10	— **Wyroby żelazne i stalowe** (iron & steel products)			**7·8**		**230·6**
		Anglja	3·3		221·2	
		Belgja	—		8·1	
		Niemcy	1·2		—	
		Stany Zjedn. Am.	3·3		1·3	
156/11	— **Materjały i przewody elektryczne** (electric products)			**17·1**		**21·1**
		Anglja	15·3		21·1	
		Stany Zjedn. Am.	1·4		—	
		Szwecja	0·4		—	
167/1—50	— **Maszyny, aparaty, oraz ich części** (machinery)			**23·1**		**13·8**
		Anglja	0·5		—	
		Francja	6·1		—	
		Stany Zjedn. Am.	16·5		13·8	
169/9	— **Maszyny do pisania, rachowania i części** (typewriters & parts)			**8·9**		**3·9**
		Stany Zjedn. Am.	8·9		3·9	
169/11	— **Aparaty fotograficzne, filmy i płyty** (photographical apparatus)			**5·8**		**5·4**
		Stany Zjedn. Am.	5·8		5·4	
173/8—13	— **Samochody, motocykle, oraz ich części** (motor cars & parts)			**28·1**		**83·—**
		Danja	15·7		38·5	
		Stany Zjedn. Am.	12·4		44·5	

VIII. — Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej — 519·5 — 401·5

(paper & paper wares)

w tem m. in.:

176/2	— **Masa drzewna (celuloza)** (cellulose)			**45·9**		—
		Finlandja	45·9		—	
177/3	— **Fibra** (fibre)			**0·1**		—
		Stany Zjedn. Am.	0·1		—	
177/4—6	— **Papier i obcinki papierowe** (paper)			**472·9**		**400·9**
		Finlandja	456·3		400·9	
		Stany Zjedn. Am.	16·6		—	
178/1—4	— **Książki i broszury** (books)			**0·6**		**0·6**
		Anglja	0·1		0·6	
		Stany Zjedn. Am.	0·5		—	

IX. — Materjały i wyroby włókniste — 502·1 — 73·5

(textiles & textile products)

w tem m. in.:

179/1	— **Bawełna** (cotton)			**321·8**		**73·5**
		Anglja	20·4		—	
		Danja	36·5		—	
		Egipt	141·2		—	
		Francja	52·1		—	
		Niemcy	—		12·5	
		Stany Zjedn. Am.	71·6		61·—	
179/2	— **Juta** (jute)			**1·6**		—
		Anglja	1·6		—	
181/1	— **Wełna** (wool)			**170·6**		—
		Anglja	3·3		—	
		Danja	22·4		—	
		Niemcy	144·9		—	

			Styczeń 1932 (January)		*Grudzień 1931* (December)	
183	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)			**0·5**		—
		Anglja	0·5		—	
190	— **Sznury** (ropes)			**7·6**		—
		Niemcy	7·6		—	
X.	— **Towary różne, oddzielnie niewymienione** (various)			**7·7**		**9·1**
		Anglja	2·—		3·9	
		Danja	—		0·7	
		Finlandja	0·3		—	
		Francja	0·3		—	
		Holandja	2·3		—	
		Niemcy	—		1·2	
		Stany Zjedn. Am.	2·8		3·3	

B. — Wywóz
(exports)

			Styczeń 1932 (January)		*Grudzień 1931* (December)	
	Cały wywóz			**372.963·—**		**453.993·2**
I.	— **Produkty spożywcze i zwierzęta** (foodstuffs & live animals) w tem m. in.:			**26.194·9**		**35.286·8**
poz. tar. cel.						
1/1a	— **Żyto** (rye)			**125·—**		—
		Danja	125·—		—	
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)			**247·1**		**2.363·3**
		Anglja	102·6		1.488·—	
		Niemcy	—		875·3	
		Turcja	144·5		—	
3/1a	— **Mąka (wszelka prócz ryżowej)** (flour, rice flour expected)			**101·5**		—
		Anglja	101·5		—	
3/1c	— **Mąka ryżowa** (rice flour)			**638·7**		**609·4**
		Anglja	—		12·—	
		Niemcy	638·7		597·4	
5/1a	— **Ziemniaki** (potatoes)			**62·5**		**1.117·8**
		Anglja	62·5		1.117·8	
5/1b,e	— **Warzywa** (greens)			**48·3**		**11·6**
		Anglja	48·3		11·6	
6/3	— **Owoce świeże** (fresh fruits)			**9·5**		—
		Anglja	9·5		—	
14/1	— **Grzyby suszone** (dried mushrooms)			**5·5**		**1·5**
		Stany Zjedn. Am.	5·5		1·5	
22/1	— **Cukier** (sugar)			**18.987·3**		**24.127·4**
		Anglja	11.862·7		41·2	
		Belgja	—		2.017·7	
		Francja	—		2.068·6	
		Holandja	4.848·8		13.599·9	
		Indje Brytyjskie	—		6.400·—	
		Szwecja	2.275·8		—	
27/1	— **Napoje alkoholowe, prócz wina** (alcohols, wine excepted)			—		**0·1**
		Anglja	—		0·1	
27/3	— **Spirytus** (spirits)			**17·3**		**94·6**
		Holandja	17·3		94·6	
34/2a	— **Konserwy mięsne** (preserved meat)			**3·4**		—
		Anglja	3·4		—	

poz. tar. cel.			*Styczeń 1932* (January)		*Grudzień 1931* (December)	
34/3b	— **Szmalec** (lard)			**—**		**13·—**
		Niemcy	—		13·—	
34/4	— **Bekony** (bacon)			**4.145·8**		**4.476·1**
		Anglja	4.145·8		4.476·1	
34/4	— **Wędliny (szynki)** (ham)			**532·—**		**635·4**
		Anglja	532·—		635·4	
34/5	— **Ptactwo bite (drób)** (poultry)			**4·1**		**62·5**
		Anglja	4·1		62·5	
37	— **Ryby** (fishes)			**1·2**		**4·1**
		Anglja	1·2		4·1	
39/1a	— **Jaja** (eggs)			**165·7**		**545·—**
		Anglja	165·7		545·—	
39/2	— **Makuchy** (oil cakes)			**—**		**125·—**
		Danja	—		125·—	
39/4	— **Melasa** (molasses)			**1.100·—**		**1.100·—**
		Belgja	1.100·—		1.100·—	
II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich	(animal products) w tem m. in.:			**0·4**		**10·3**
41/2	— **Kości** (bones)			**—**		**10·—**
		Anglja	—		10·—	
45/3	— **Szczecina** (bristle)			**0·2**		**—**
		Szwecja	0·2		—	
65/1	— **Skóry** (skins & hides)			**0·2**		**0·3**
		Anglja	0·2		—	
		Stany Zjedn. Am.	—		0·3	
III. — Materjały i wyroby drzewne	(timber & wood ware) w tem m. in.:			**508·3**		**.293·6**
58/1c	— **Deski i łaty** (boards)			**85·3**		**—**
		Stany Zjedn. Am.	85·3		—	
58/1c	— **Słupy telegraficzne** (telegraph-poles)			**351·8**		**2.200·—**
		Anglja	351·8		2.200·—	
59/5	— **Klepki** (plywood)			**30·—**		**16·5**
		Anglja	—		16·5	
		Holandja	30·—		—	
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)			**7·5**		**45·1**
		Anglja	6·6		45·1	
		Grecja	0·9		—	
61/2	— **Meble gięte** (bentwood furniture)			**—**		**9·2**
		Stany Zjedn. Am.	—		9·2	
62	— **Nasiona** (seeds)			**15·—**		**18·2**
		Stany Zjedn. Am.	15·—		18·2	
64/1	— **Wyroby koszykarskie** (basket wares)			**18·7**		**4·6**
		Stany Zjedn. Am.	18·7		4·6	
IV. — Materjały budowlane i wyroby ceramiczne	(building materials & ceramic products) w tem m. in.:			**5·6**		**5·9**
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic wares)			**5·6**		**5·9**
		Anglja	—		0·4	
		Egipt	—		5·5	
		Stany Zjedn. Am.	5·6		—	

poz. tar. cel.			*Styczeń 1932* (January)		*Grudzień 1931* (December)	
V.	**— Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich** (fuel & products)			**343.565·9**		**407.975·2**
	w tem m. in.:					
79/1	— **Węgiel kamienny** (coal)			**329.532·3**		**390.905·2**
		Algier	6.413·5		—	
		Belgja	6.655·—		9.645·—	
		Danja	73.664·—		45.226·—	
		Estonja	4.091·—		8.370·—	
		Finlandja	11.498·—		13.156·5	
		Francja	—		8.905·—	
		Holandja	20.035·5		15.740·—	
		Islandja	—		1.100·—	
		Litwa	6.686·—		11.063·—	
		Łotwa	10.804·—		21.582·5	
		Norwegja	61.958·—		51.282·7	
		Szwecja	127.727·3		198.004·5	
		Włochy	—		6.830·—	
79/1	— **Bunker** (bunker coal)			**12.249·5**		**16.497·8**
79/1	— **Brykiety** (briquettes)			**130·—**		—
		Holandja	30·—		—	
		Łotwa	100·—		—	
79/1	— **Koks** (coke)			**1.625·—**		**560·—**
		Danja	25·—		—	
		Finlandja	400·—		—	
		Łotwa	950·—		420·—	
		Norwegja	250·—		—	
		Szwecja	—		140·—	
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)			**29·1**		**11·2**
		Anglja	27·1		—	
		Danja	—		11·2	
		Stany Zjedn. Am.	2·—		—	
VI.	**— Materjały i przetwory chemiczne** (chemicals)			**1.560·2**		**4.960·5**
	w tem m. in.:					
89	— **Sól potasowa** (potassium salts)			**1.500·—**		**4.510·5**
		Belgja	—		2.205·5	
		Hiszpanja	1.500·—		—	
		Szwecja	—		2.305·—	
98/5	— **Nawozy azotowe** (nitrates)			—		**200·—**
		Danja	—		200·—	
103/3	— **Saletra potasowa** (saltpetre)			—		**250·—**
		Szwecja	—		250·—	
117/1	— **Oliwa** (olive oil)			**0·2**		—
		Szwecja	0·2		—	
VII.	**— Rudy, metale i wyroby z metali** (ores, metals & metal products)			**613·4**		**2.981·1**
	w tem m. in.:					
140/3	— **Szyny kolejowe** (rails)			—		**2.518·—**
		Holandja	—		2.518·—	
147/4	— **Cynk** (zinc)			**601·7**		**432·3**
		Anglja	65·7		107·3	
		Finlandja	15·1		—	
		Holandja	120·4		325·—	
		Niemcy	250·5		—	
		Szwecja	150·—		—	
150/3	— **Radjatory (grzejniki)** (radiators)			—		**13·6**
		Łotwa	—		13·6	

poz. tar. cel.		Styczeń 1932 (January)		Grudzień 1931 (December)	
150/6	— **Rury żeliwne** (iron pipes)		—		**13·7**
	Finlandja	—		13·7	
153/1—10	— **Wyroby stalowe i żelazne** (iron & steel products)		**9·7**		**3·5**
	Anglja	2·6		—	
	Grecja	7·1		—	
	Stany Zjedn. Am.	—		3·5	
167/1—50	— **Maszyny, aparaty i części** (machinery)		**2·—**		—
	Szwecja	2·—		—	
VIII.	— **Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej** (paper & paper wares)		**534·5**		**317·2**
	w tem m. in.:				
177/4	— **Papier i obcinki papierowe** (paper)		**525·8**		**316·4**
	Anglja	—		5·7	
	Egipt	214·9		310·7	
	Litwa	0·4		—	
	Syrja	0·6		—	
	Turcja	309·9		—	
178/3	— **Książki i broszury** (books)		**8·7**		**8·0**
	Stany Zjedn. Am.	8·7		0·8	
IX.	— **Materjały i wyroby włókniste** (textiles & textile products)		**32·9**		**139·—**
	w tem m. in.:				
179/1	— **Bawełna** (cotton)		**4·3**		—
	Finlandja	4·1		—	
	Niemcy	0·2		—	
181/1	— **Szerść zwierzęca** (hair)		—		**3·8**
	Stany Zjedn. Am.	—		3·8	
183/1	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)		—		**8·4**
	Anglja	—		8·4	
187—189	— **Tkaniny** (textiles)		**28·6**		**103·—**
	Anglja	28·4		103·—	
	Holandja	0·2		—	
190	— **Sznury** (ropes)		—		**23·8**
	Anglja	—		23·8	
X.	— **Towary różne, oddzielnie niewymienione** (various)		**6·9**		**24·6**
	Anglja	0·1		10·8	
	Estonja	—		2·—	
	Finlandja	3·4		—	
	Holandja	—		0·6	
	Stany Zjedn. Am.	3·4		11·2	

C. — Ogólny obrót towarowy zamorski

(total overseas traffic)

styczeń 1932	380.176·1
grudzień 1931	468.025·7
styczeń 1931	323.321·6

2. — Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem

(coastal traffic, Danzig included)

poz. tar. cel.		*Styczeń 1932* (*January*)	*Grudzień 1931* (December)
Przywóz (imports)		—	**11·9**
	— **Różne towary** (various)	—	**11·9**
Wywóz (exports)		**238·7**	**49·4**
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)	**37·7**	—
27/3	— **Spirytus** (spirits)	—	**49·4**
124/2	— **Garbniki** (tanning extracts)	**201·—**	—
Razem (total)		**238·7**	**61·3**

3. — Ogólny obrót towarowy

(general goods turnover)

styczeń 1932 . . . . 380.314·8

grudzień 1931 . . . . 468.087·—

styczeń 1931 . . . . 323.321·6

IV. — RUCH PASAŻERÓW

(passenger traffic)

Ruch zamorski

	PRZYJECHAŁO (passengers incoming)					WYJECHAŁO (passengers outgoing)				
	styczeń 1932				grudzień 1931	styczeń 1932				grudzień 1931
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem
ANGLJA	7	—	—	7	33	8	2	32	42	255
Hull	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
Londyn	7	—	—	7	33	8	1	32	41	255
BELGJA	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—
Gandawa	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—
DANJA	—	—	—	—	102		—	3	3	—
Kopenhaga	—	—	—	—	102	—	—	3	3	—
HOLANDJA	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—
NORWEGJA	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Oslo	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
STANY ZJEDN. AM.	1	—	—	1	403	—	36	145	181	1
New York	1	—	—	1	403	—	36	145	181	1
SZWECJA	2	—	—	2	3	—	—	—	—	—
Karlskrona	2	—	—	2	1	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Razem:	10	4	1	15	547	8	38	180	226	256

Omyłki, dostrzeżone w danych statystycznych, zamieszczonych w Nr. 12/1 „Wiadomości Portu Gdyńskiego"

Strona	Grupa i pozycja		Kolumna	Jest	Winno być
4	37/1	Ryby	grudzień	512	51˙2
4	II	Produkty zwierzęce i wyroby z nich .	"	1.620	1.620˙4
9		Grzyby suszone	poz. tar. cel.	22/1	14/1
9		Cukier	"	14/1	22/1
12	79/1	Węgiel bunkrowy	grudzień	16.486˙8	16.497˙8
15	Obrót przybrzeżny	Razem	od początku roku	5.671˙6	5.732˙9



Statki Linji Bałtyckiej P. P. „Żegluga Polska" S/S. „Śląsk" i S/S. „Tczew", ładujące przed hangarem portowym nr. 3.

„CŁA MORSKIE"

Rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dn. 19 grudnia 1931 r. w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej (p. wyżej, na str. 1, pełny tekst rozporządzenia), wprowadza w życie nową dla Polski, a zresztą prawie zupełnie nieznaną także w innych krajach, koncepcję morskich ceł preferencyjnych, dla których bardzo szybko utarła się u nas nazwa skrócona „cła morskie". Chodzi tu o specjalną zniżkę cła przy przywozie towaru zamiast przez granicę lądową — przez porty polskiego obszaru celnego, t. j. przez Gdynię i Gdańsk. Zadanie tych specjalnych preferencyj celnych jest jasne: ułatwienie portom naszym konkurencji z portami obcemi, przedewszystkiem zaś z portami niemieckiemi. Jeżeli mówi się przytem o takiem czy innem radykalnem poparciu przez Państwo swoich portów, to należy u nas w Polsce zawsze pamiętać, że w naszych specyficznych warunkach walka konkurencyjna portów — to nie tylko akwizycja klientów przez przedsiębiorstwa portowe; jest to u nas w pierwszym rzędzie walka o wyzwolenie kraju z pod narzuconej mu w latach niewoli supremacji gospodarczej innego kraju, który, świadomie odcinając nasze ziemie od morza, skierował sztucznie handel polski na własne szlaki, żeby na swoich rogatkach móc zarabiać na Polsce faktorne, a przedewszystkiem żeby móc kontrolować wszelkie nasze poczynania. Zdobywanie przez porty polskie nowych towarów, ściąganie na własne szlaki handlowe tego, co dotąd szło przez ręce obcych — to najistotniejsze zdobycze nasze w walce o niezależny byt gospodarczy. Każda nowa tona jest tu wywalczona dużym wysiłkiem, nie wystarcza bowiem, żeby droga przez Gdynię czy Gdańsk była tańsza od drogi przez Hamburg, Bremę czy Szczecin. Trzeba pozatem, żeby porty nasze posiadły nie gorsze urządzenia i nie gorszą sprawność, niż porty konkurencyjne. Trzeba pozatem przełamać pewną nieuniknioną bierność części naszych kupców, posiadających długoletnie stosunki z portami obcemi, przyzwyczajonych do wygodnej współpracy z niemi. W powojennym rozwoju Gdańska i Gdyni jest już wiele jasnych kart w tej akcji przebudowy naszych obrotów towarowych z zagranicą. Równocześnie jednak doświadczenie walk ubiegłych, a specjalnie doświadczenie ostatniego roku, w którym walka ta szczególnie zaostrzyła się — wykazało, że nasi konkurenci, działając przeciw nam, nie zawsze stosują metody walki lojalnej, nie zawsze też utrzymują się w granicach kalkulacji kupieckiej. Znane są, zwłaszcza ostatnio, bynajmniej nie odosobnione wypadki oferowania stawek przewozowych lub nawet cen towarów nie w cyfrach absolutnych, a o taki to a taki procent niżej, niż oferuje konkurent, pracujący przez Gdynię lub Gdańsk. Wiadomo powszechnie o stosowanym szeroko przez koleje niemieckie „dumpingu taryfowym", przez niemieckie towarzystwa żeglugowe — „dumpingu frachtowym". Na tem nie koniec: akcję emancypacyjną Polski na morzu konkurenci nasi starają się sparaliżować na terenie międzynarodowych porozumień towarzystw żeglugowych, przez międzynarodowe związki robotników portowych i marynarzy, przez sianie paniki wśród towarzystw ubezpieczeniowych, przez prasę, lansującą paszkwile na nowy port polski, na polską marynarkę handlową.

W tych warunkach nieraz, istotnie, normalne środki zdobycia przewozu: taniość i dobroć obsługi, mogą nie wystarczyć. Państwo w obronie swoich portów musi uciekać się do stosowania specjalnych środków ochronnych. Jednym z nich, może najbardziej radykalnym, są właśnie wprowadzone obecnie „cła morskie". Środek ten jednak z samej natury swojej może być stosowany tylko w ściśle określonych wypadkach, w stosunku do ściśle określonych towarów — tych mianowicie, które są importowane do Polski zasadniczo tylko morzem i gdzie wobec tego istniejący dziś dowóz do Polski lądem (z Hamburga, Bremy etc.) jest tylko przedłużeniem dowozu morskiego. Natomiast tam, gdzie dany towar jest do Polski importowany także przez granicę lądową z któregokolwiek kraju kontynentu Europy, choćby nawet ten sam towar był również dowożony z innych krajów morzem (rudy z Rosji i Szwecji, złom, wszelkiego rodzaju fabrykaty i t. d.) — uprzywilejowanie celne importu morskiego jest już o wiele trudniejsze.

Dlatego też w nowem rozporządzeniu — które jest zresztą tylko pierwszą próbą ustanowienia preferencyjnych ceł morskich — cła te zastosowano jedynie do nielicznych towarów. Jeżeli przytem wyeliminujemy z rozporządzenia takie artykuły, jak np.: proso, koński ząb, kawa palona i ekstrakt kawowy, kauczuk, odpadki z gumy, bawełna odtłuszczona, a częściowo także len i konopie — które dostały się tu ubocznie pod zbiorowy tytuł rozporządzenia „w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej" — to jako realną zdobycz portu uznać należy następujące towary: jabłka świeże, banany, cytryny, pomarańcze, kawę surową, kakao surowe, herbatę, bawełnę, jutę, wełnę, konopie egzotyczne.

Wymienione tu towary są temi właśnie, które szczególnie trudno było odciągnąć na właściwą dla nich drogę przewozu. Nieliczne z nich tylko były też przedmiotem obrotów naszych portów, chociaż w bilansie handlowym Polski są to pozycje nieraz bardzo poważne. Ilustruje to tabelka następująca (w tonach):

	Przybliż. import roczny
jabłka świeże	10—12.000
banany	300
cytryny	12—15.000
pomarańcze i mandarynki	5— 6.000
kawa surowa	7— 8.000
kakao surowe	5— 6.000
herbata	2.000
bawełna	50—70.000
juta	15.000
wełna	15.000
konopie egzotyczne	1.000

Są to poza tem towary wyjątkowo cenne, oraz dające stosunkowo duże możliwości dla ujęcia ich w porcie nie tylko pod względem transportowym, lecz nieraz także handlowym.

Nowe rozporządzenie, które weszło w życie dn. 14 stycznia r. b., jest tylko rozporządzeniem ramowem. Ustala ono jedynie wysokość stawek celnych i samą koncepcję cła, która zresztą jest różna przy poszczególnych artykułach. Zasadniczo jednak cło jest pomyślane w ten sposób, że dotychczasowa stawka autonomiczna została podniesiona, przyczem obok tej stawki ogólnej, działającej na granicy lądowej, ustanowiona została specjalna, niższa — dla towarów, sprowadzanych przez porty polskiego obszaru celnego, a wreszcie stawka trzecia, najniższa — także dla towarów, sprowadzanych przez porty polskiego obszaru celnego, lecz za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu. Dopiero te najniższe normy stawek dadzą właściwą ochronę portom. I pod tym względem właśnie rozporządzenie ma charakter ramowy, dopiero bowiem specjalne obwieszczenia zainteresowanych ministrów ustalą szczegółowe warunki, na których importerzy będą mogli korzystać z właściwego „cła morskiego". Obwieszczenia te są w stadjum opracowania.

Należy w końcu dodać jeszcze jedno: wchodząca obecnie w życie reforma celna pod pewnym względem była, oczywiście, oddawna przygotowywana. Mianowicie nie mogła ona być przeprowadzona, jak długo porty nasze, a w szczególności port gdyński, nie były pod względem technicznym i organizacyjnym gotowe na przyjęcie i załatwienie tego całego cennego i skomplikowanego importu. Obecnie porty polskie bez trudu podołają temu zadaniu. „Cła morskie" mogły więc być wprowadzone bez obawy, że obrót gospodarczy zostanie przez nie sztucznie skierowany na nieprzygotowane i niewygodne drogi.

G.

Elektryfikacja miasta Gdyni

Rozdzielaniem energji elektrycznej w celu zawodowego jej zbytu na obszarze objętym dzisiejszemi granicami gminy miejskiej Gdynia z wyłączeniem jednak portu Gdynia, oraz na obszarze, należącym do sfery interesów mieszkaniowych miasta Gdyni, trudnią się Miejskie Zakłady Elektryczne w Gdyni, jako przedsiębiorstwo komunalne. Pierwotną sieć wybudowano w 1925 r. dla ówczesnej Gdyni, liczącej tylko 2.000 mieszkańców, kosztem ok. zł 80.000. Ponieważ od 1928 r. miasto zaczęło się silnie rozwijać, przystąpiono do opracowania nowego planu sieci rozdzielczej wysokiego i niskiego napięcia, dostosowanego już do potrzeb przyszłej „Wielkiej Gdyni" o 100.000 mieszkańcach. Z budowy własnej elektrowni zrezygnowano, ponieważ dwie elektrownie wodne, a mianowicie Elektrownia Okręgowa Powiatu Kartuskiego „Rutki" i Pomorska Elektrownia Krajowa „Gródek", zobowiązały się na podstawie długoletnich umów pokryć całe zapotrzebowanie miasta Gdyni na energję elektryczną.

Rozwój Miejskich Zakładów Elektrycznych wynika z poniższej tabeli:

	Zakupiono prądu (kwh)	*Zainstalowano liczników* (szt.)
1925	25.460	135
1926	76.712	178
1927	152.510	346
1928	418.997	817
1929	765.358	1.379
1930	1,262.168	2.127
1931	1,721.037	3.249

W końcu 1931 r. Miejskie Zakłady Elektryczne posiadały:

1 główną stację rozdzielczą wraz z mieszkaniami dla obsługi technicznej, magazynami, garażami i lokalami biurowemi,

4 większe stacje transformatorowe na 2—3 transformatory,
14 mniejszych stacyj transformatorowych,
25 km linji napowietrznej wysok. napięcia (15.000 woltów),
3 km linij podziemnych wysok. napięcia (15.000 woltów),
50 km linij napowietrznych niskiego napięcia (380/220 woltów),
6 km linij podziemnych niskiego napięcia (380/220 woltów).

Program dalszej elektryfikacji przewiduje rozszerzenie sieci do Pierwoszyna (13 km), dalej na Mosty, Mechlinki, Zagórze i Rewę oraz Witomino, razem ok. 8 km, w tem 3 stacje transformatorowe i 4 stacje rozdzielcze niskiego napięcia. Pozatem jest w projekcie budowa elektrowni parowej na terenie portowym, która będzie miała za zadanie zasilanie miasta i portu w razie większej potrzeby, względnie poważniejszych uszkodzeń. Stacja ta, w myśl umowy z M. Z. E., wybudowana zostanie przez Pom. Elekrownię Krajową „Gródek". Miasto otrzyma dwie nowe podziemne stacje transformatorowe — na Skwerze Kościuszki i przy ul. Świętojańskiej. Cała sieć ukryta zostanie pod ziemią, a na ulicach staną jeszcze w r. b. efektowne słupy, konstrukcji żelbetowej.

Jednocześnie M. Z. E. opracowują nową taryfę za oświetlenie, t. zw. taryfę blokową, t. zn., że opłata za użytkowanie energji dla światła i celów grzejnych stosowana będzie do wielkości mieszkania i pory roku. Taryfa ta przewiduje kontyngenty, opłacane po cenie maksymalnej, po przekroczeniu których cena prądu wyniesie ok. 20 gr za KW. Dla podniesienia zewnętrznego wyglądu miasta wprowadzona zostanie specjalnie niska taryfa, po ok. 40 gr za KW, od szyldów świetlnych.

Elektryfikacja miasta Gdyni i wybrzeża powiększy bezpieczeństwo, ożywi przemysł miejscowy oraz umożliwi szybką zabudowę.

Inż. B.

Eksport węgla do krajów skandynawskich

Porównanie ilości węgla, eksportowanych do krajów skandynawskich przez dwóch głównych konkurentów na tych rynkach — Polskę i Anglję, w ciągu 3-ch lat ubiegłych daje następujące, pomyślne dla eksportu polskiego wyniki:

Ogólna ilość węgla polskiego i angielskiego, importowanego przez kraje skandynawskie w latach 1929—31 waha się w granicach od 11.847 tys. t w 1929 r., do 10.149 tys. t w 1930 r. Rok 1931 dał wyniki nieco większe liczbowo od roku poprzedniego, a mianowicie 10.431 tys. t. W ciągu omawianych trzech lat zaszły bardzo znaczne różnice w stopniu udziału Polski i Anglji w powyższych tranzakcjach. W 1929 r. Anglja eksportowała ok. 6.437 tys. t, Polska zaś ok. 5.410 tys. t. W 1930 r. — wobec mniejszego widocznie zapotrzebowania na węgiel, eksport węgla zarówno z Polski jak i z Anglji zmalał, przyczem spadek polskiego eksportu węgla do krajów skandynawskich, wynoszącego 4.856 tys. ton, wyraził się ilością ok. 550 tys. ton, zaś spadek eksportu angielskiego (5. 293 tys. t) wyniósł przeszło dwukrotnie więcej — 1.144 tys. ton. Różnice ilości, wywiezionych przez obu konkurentów, były więc w 1930 r. już dużo mniejsze na niekorzyść Polski, niż w 1929 r.

W 1931 r. eksport węgla polskiego wzrósł znacznie, osiągając liczbę 6.863 tys. t. W tym samym czasie zmalał o blisko 40% wywóz węgla angielskiego do państw skandynawskich, spadając do liczby 3.568 tys. t.

Zestawienie ilościowe eksportowanego węgla według krajów odbiorczych wykazuje, że w 1931 r. Polska i Anglja eksportowały (w tys. t.):

	Polska	*Anglja*
do Szwecji	3.359	1.074
do Danji	2.019	1.590
do Norwegji	888	648
do Finlandji	597	256

Wyniki powyższe dokładnie ilustrują powodzenie, jakie osiągnął po ciężkiej kilkoletniej walce z niebezpiecznym i potężnym konkurentem nasz przemysł węglowy. Walka ta była o tyle trudniejsza, że kopalnie angielskie przedtem panowały niepodzielnie na rynkach skandynawskich i następnie uporczywie broniły ich. Nie należy jednak zapominać, że w roku bieżącym walka konkurencyjna rozpoczyna się nanowo, przyczem w warunkach dla Polski niepomyślnych, gdyż angielscy eksporterzy z chwilą spadku funta, otrzymali nowy atut wobec bezwzględnie tańszego dotychczas węgla polskiego. W walce tej, rzecz prosta, poza kopalniami polskiemi i kolejami, najbardziej zainteresowane będą porty nasze, a zwłaszcza Gdynia, w której węgiel stanowi jeden z podstawowych artykułów obrotu.

O.

Kronika portowa

Tymczasowa Rada Portowa

Dn. 19/I odbyło się kolejne posiedzenie Tymczasowej Rady Portowej, na którem rozpatrzono następujące sprawy: wynajmu lodołamacza dla portu, holowania statków, ogrodzenia portu, a następnie wysłuchano sprawozdania Komisji Celnej T. R. P.

Prace budowlane w porcie

W styczniu wykończono i przejęto do użytku kąpielisko dla robotników portowych u nasady mola Węglowego. Pozatem prowadzono roboty nad budową wiadkutu nr. 1, oraz kontynuowano niektóre drobne prace przy wykończeniu magazynów portowych Nr. Nr. 2, 5 i 6.

Inauguracja linji Gdynia — Porty Ameryki Południowej

Dn. 29/I zawinął do Gdyni S/S. „Joazeiro", rozpoczynając w ten sposób regularną komunikację pomiędzy Gdynią a portami Ameryki Południowej. S/S. „Joazeiro" jest własnością Lloydu Brazylijskiego (Lloyd Brasileiro), będącego, podobnie jak P. P. „Żegluga Polska" u nas, państwowem przedsiębiorstwem żeglugowem brazylijskiem. Statki tej linji zawijać będą do Gdyni w odstępach 45-dniowych.

Inauguracja linji Gdynia — Rotterdam

Dn. 6/I odbyła się uroczystość inauguracji linji Gdynia — Rotterdam, zorganizowanej przez P. P. „Żegluga Polska", która postawiła do służby na tej linji S/S. „Chorzów". Odjazdy z Gdyni następują narazie co 10 dni.

S/S. „Śląsk"

Dn. 21/I przybył ze stoczni w Nakskov (Danja) do Gdyni nowy statek polski S/S. „Śląsk", wykonany dla P. P. „Żegluga Polska" i przeznaczony do utrzymywania regularnej komunikacji z portami Tallinn i Helsingfors. Pojemność statku wynosi 734 N. R. T.

Przywóz śledzi z połowów polskich statków rybackich

Dn. 20/I przybył z Rotterdamu S/S. „Chorzów" z pierwszym ładunkiem (116 t) śledzi, poławianych koło brzegów Szkocji przez polskie statki rybackie T-wa „Morze Północne".

Pierwszy transport wełny

Dn. 25/I na S/S. „Ottilie" nadszedł do Gdyni z Hamburga pierwszy większy transport wełny, w ilości około 145 t.

Z Izby Przemysł.-Handlowej

Przepisy dla rzeczoznawców portowych

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni opracowała nowe przepisy dla rzeczoznawców portowych, których Izba zaprzysięga, a mianowicie rzeczoznawców od wagi, miary i ilości towarów, jajczarskich, drzewnych, rzeczoznawców-chemików, dalej dyspaszerów, rzeczoznawców okrętowych, do spraw żeglugi i ładunków okrętowych etc. Rzeczoznawców tych obowiązywały dotychczas przepisy ogólne, które jednak wobec stałego różniczkowania pracy portu musiały być zreformowane. Przy opracowaniu nowych przepisów Izba wzorowała się na podobnych przepisach portów zagranicznych, uwzględniając warunki miejscowe. Pozatem według opinji Izby winno powstać w Gdyni zrzeszenie rzeczoznawców portowych, które miałoby za zadanie usuwanie ew. nieporozumień i tarć.

Patenty żeglarskie

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni pracuje obecnie nad projektem ustawy o patentach żeglarskich.

Z Rady Interesentów Portu

Sprawy robotnicze

Wobec zaprojektowanego przez władze administracyjne wprowadzenia w porcie 4-ch zmian 6-godzinnej pracy zamiast dotychczasowych 3-ch zmian po 8 godzin, Rada Interesentów Portu stwierdziła, że w porcie gdyńskim robotnicy średnio nie pracują nawet 6 godzin dziennie i że stan zatrudnienia pewnych kategoryj robotników portowych waha się średnio między 2'2 a 5 godzin dziennie, wobec czego wprowadzenie 6-godzinnego dnia pracy w porcie nie da się urzeczywistnić.

W związku jednak z przeprowadzoną przez Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych rejestracją robotników portowych, nastąpiła sekregacja robotników portowych do tego stopnia, że w styczniu r. b. średnia zatrudnienia wzrosła do 5'7 godzin dziennie.

Opieka nad bezrobotnym robotnikiem portowym

Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych wydał bezrobotnym robotnikom portowym tymczasowe legitymacje robotnicze, aby im umożliwić korzystanie z działalności Komitetu Niesienia Pomocy Bezrobotnym.

Sprawozdanie roczne R. I. P.

Rada Interesentów Portu w Gdyni i jej Związki przygotowują sprawozdanie ze swej działalności za 1931 r. Dotychczas odbył już swe roczne walne zgromadzenie jedynie Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych.

Przystąpienie do R. I. P. Centrali Zakupu Złomu

Na podstawie jednogłośnego piśmiennego wypowiedzenia się wszystkich członków wchodzących w skład wszystkich związków i zgodnie z przepisem art. 4 statutu, została przyjęta z dn. 1 stycznia 1932 r. w skład bezpośrednich członków Rady Interesentów Portu w Gdyni Centrala Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych w Warszawie.

Połowy ryb morskich w styczniu

W ogólnych zarysach rybołówstwo styczniowe nie wiele różni się od grudniowego i opiera się głównie na połowach szprotów. W styczniu ławice szprotów przy normalnych warunkach hydrograficznych zwykle odchodzą dalej ku wschodowi, a główne tereny połowów przesuwają się od wybrzeży polskich ku ujściu Wisły i brzegom wschodniopruskim. Tam też najczęściej udają się nasi rybacy na połów szprotów, jednak z tych, stosunkowo dalekich terenów, może korzystać tylko ograniczona ilość rybaków — właścicieli kutrów motorowych. Pozostała liczna rzesza ludności rybackiej zmuszona jest zadawalniać się mniej korzystnemi połowami przybrzeżnemi.

W miesiącu sprawozdawczym rybołówstwo było mało ożywione. Liczne święta oraz częste wiatry spowodowały duże przerwy, które wyniosły dla obwodu puckiego 10 dni, helskiego 10 dni i gdyńskiego 15 dni.

Szproty w dalszym ciągu poławiano masowo, przyczem złowiono nawet więcej, aniżeli w poprzednim miesiącu, mimo mniejszej ilości dni roboczych. Cała zdobycz szprotów przypada na rybaków, którzy posiadają kutry motorowe, a więc z Helu, Gdyni, Jastarni i Kuźnicy.

Inna ryba zimowego sezonu — łosoś — dotychczas jeszcze jest poławiany w małej ilości, przyczem prawie cała miesięczna zdobycz przypada na rybaków z Helu, gdyż ci jedynie uprawiają połowy w okresie zimowym, posługując się wędami, wystawianemi w znacznych odległościach od brzegów. Częste silne wiatry utrudniały nieraz wystawianie i kontrolowanie węd. Próby połowu łososi pławnicami nie dawały zadawalających rezultatów. Natomiast drobniejszy gatunek łososia — mielnice — poławiano pławnicami w zatoce w ciągu całego miesiąca.

Zdobycz śledzi utrzymała się na wysokości poprzedniego miesiąca i była naogół słaba. Wątłusze wykazały niewielki spadek.

Ceny na ryby w dalszym ciągu trzymały się na niskim poziomie. Znaczna podaż szprotów wywołała niezwykłą zniżkę cen od 1—2 zł za kwt., a w niektóre dni zupełnie nie można było zbyć połowów. Rynek miejscowy i gdański zawsze był nasycony. Do Gdańska przywozili szproty nawet rybacy z Niemiec. Również za inne gatunki ryb płacono bardzo mało. Duże ilościowo połowy przynosiły rybakom małe korzyści. Ponadto wskutek burzliwej pogody w wielu miejscowościach rybacy ponieśli dotkliwe straty w sprzęcie rybackim.

Biorąc średnio w styczniu płacono w hurcie za kg: szproty 4 g, flastugi od 50 do 80 gr, łososie 3 zł, węgorze 2 zł, śledzie i wątłusze 0'50 zł, szczupaki 2'50 zł, okonie i płotki po 1 zł.

Ogólna zdobycz styczniowa wynosi 1,068.800 kg, wartości 121.185 zł, w tem szproty 989.000 kg, wartości 39.560 zł, wątłusze 33.880 kg — 16.940 zł, śledzie 16.635 kg — wartości 8.320 zł, inne 1.670 kg wartości 3.530 zł. Z całkowitych połowów 274.860 kg. dostarczono do wędzarń, 475.550 kg. wywieziono do Gdańska i 318.370 kg rozsprzedano na rynkach miejscowych.

Wędzarnie pracowały w styczniu dobrze, przerabiając ok. 230 ton ryby, głównie szprotów, a w mniejszej ilości śledzi, węgorzy i łososi.

PRACA PORTU GDAŃSKIEGO

Obroty portowe w Gdańsku w miesiącu grudniu w stosunku do listopada uległy zwyżce. Przeładowano ogółem 750.312 t towarów, wobec 687.125 t w miesiącu listopadzie r. ub.:

		Ruch statków			
		Weszło		*Wyszło*	
		statków	*N. R. T.*	*statków*	*N. R. T*
grudzień	1931	444	322.164	464	340.359
listopad	1931	528	363.834	524	363.183
grudzień	1930	472	338.050	460	320.713
styczeń-grudzień	1931	5.960	4,061.733	5.971	4,064.333
styczeń-grudzień	1930	6.078	4,143.098	6.087	4,142.802

Obrót towarowy
(ton)

	Grudzień 1931	*Cały rok 1931*
Przywóz: ogółem	**47.563**	**754.300**
w tem:		
owoce południowe	381	2.443
kawa, kakao, herbata	1.055	10.427
tytoń	100	1.683
śledzie (świeże i solone)	7.488	59.509
fosforyty	105	54.152
tłuszcze zwierzęce	485	9.455
skóry	387	4.187
węgiel	14.536	35 882
koks	873	5.969
oleje roślinne	886	20.115
rudy żelazne	6.427	402.307
żelazo i stal	2.564	12.472
Wywóz: ogółem	**702.749**	**7,576.205**
w tem:		
zboże	12.207	180.567
mąka	2.694	27.957
cukier	25.429	192.440
sól	285	19.657
melasa	157	16.188
drzewo i wyroby	54.316	977.346
cement	461	21.187
węgiel	560.398	5,796.074
koks	12.574	78.659
produkty, naftowe	2.506	24.980
sole potasowe	5.967	22.627
żelazo i stal	1.884	33.500
cynk	771	10.871
Obrót ogólny	**750.312**	**8,330.505**

Obrót towarowy Gdańska w 1931 r., jak wynika z tabelki, podanej wyżej, wzrósł w porównaniu do 1930 r. z 8,213.093 t na 8,330.503 t, t. j. o 1·5%. Fakt ten zasługuje na szczególną uwagę, gdyż rok ubiegły był rokiem bardzo ciężkiego kryzysu, a pozatem obok rozwinęły się obroty rzekomego konkurenta Gdańska — Gdyni: z 3,625.748 t na 5,334.621 t. Trudno chyba o lepszą ilustrację do pretensyj Gdańska pod adresem Gdyni. Gdynia i Gdańsk są jedynemi portami w Europie, w których obroty w 1931 r. nie tylko, że nie spadły, lecz nawet wzrosły.

Gdańsk sukces swój w 1931 r. zawdzięcza głównie wzrostowi wywozu węgla: z 5,348.339 t w 1930 r. na 5,796.074 t. Pozatem wzrosły w wywozie pozycje następujących artykułów: drzewa — z 824.301 na 977.346 t, cukru — z 177.952 na 192.440 t, mąki — z 11.141 na 27.957 t, soli — z 10.692 na 19.657 t, stali i żelaza — z 12.213 na 33.501 t. Pojawiła się nowa pozycja — cynku: 10.871 t. Nowym do pewnego stopnia jest także wywóz soli potasowych — 22.627 t wobec 5.707 t w 1930 r. Zmniejszeniu natomiast uległ wywóz zboża — z 391.300 na 180.567 t, bekonów — z 15.173 na 2.989 t, superfosfatów — z 19.114 na 9.842 t, cementu — z 58.115 na 21.187 t. Większy spadek jest do zanotowania w przywozie (podobnie zresztą jak w Gdyni): rud — z 489.834 na 402.307 t, złomu — z 52.068 na 7.527 t, fosforytów — z 122.226 na 53.947 t, tomasyny — z 34.327 na 6.339 t, saletry — z 27.553 na 342 t, śledzi — z 77.906 na 58.611 t. W większości wypadków gra tu rolę kryzys (rudy, fosforyty, tomasyna, śledzie etc.), wzgl. zasadnicza zmiana polityki handlu zagranicznego w Polsce (np. zakazana do przywozu saletra).

RYNEK FRACHTOWY

Rynek frachtowy w styczniu był w dalszym ciągu pod znakiem silnej depresji. Stawki osiągane były naogół niskie, przy słabym popycie.

Frachtowania odbywały się przeważnie na podstawie Ł papierowego, pozatem dokonywano tranzakcyj w walutach skandynawskich i Ł złotych.

Stawki frachtowe na węgiel kształtowały się następująco: 2—2.500 t Gefle — sh 4/6 (papier), 2—3.500 t Stockholm — sh 4/3, 2.000 t Rundvick — sh 5/3, 1.000 t Karlskrona — sh 5/3, 1—1.500 t Göteborg — kor. szw. 4·25, 3—3.500 t Kopenhaga, Sonderberg — sh 4/4½ (papier), 1.500 t Nakskov — sh 5/6, 3.500 t Aarhus — kor. duń. 4.—, 2.000 t Bayonne — sh 6/— (w złocie), 2—2.500 t Rouen — sh 4/9, 2.000 t Honfleur — sh 5/1½, 2.000 t Nantes — sh 5/9.

Na rynku cukrowym zanotowano: 1.500 t Helsingfors — sh 8/— (w złocie), 3.000 t Hull — sh 8/— (papier).

Rynek drzewny nie wykazał ożywienia. Płacono do Antwerpji i Dunkierki sh 23/— (w złocie) za standard, do Gandawy sh 24/— za standard, do Rouen sh 27/— za standard.

ROZKŁAD ODJAZDÓW STATKÓW LINIJ REGULARNYCH NA LUTY 1932 ROKU

Gdynia—Londyn:
S/S. „Warszawa" (PBTO) 4 i 18 lutego,
S/S. „Baltrader" (PZKB) 11 lutego,
S/S. „Baltonia" (PZKB) 25 lutego,

Gdynia—Hull:
S/S. „Rewa" (PBTO) 4 i 18 lutego,
S/S. „Łódź" (PBTO) 11 i 25 lutego,

Gdynia—New-York—Halifax:
S/S. „Pułaski" (PTTO) 10 lutego,

Gdynia—New-York:
S/S. „Sagaį orack" (ASL) 10 lutego,
S/S. „Minnequa" (ASL) 22 lutego,

Gdynia—Porty Golfu Meksykańskiego:
Następny statek (WL) ok. 11 lutego,

Gdynia—Porty Lewantu:
M/S. „Erland" (SOL) ok. 10 lutego,
M/S. „Smaland" (SOL) ok. 18 lutego,
M/S. „Nordland" (SOL) ok. 25 lutego,

Gdynia—Gdańsk—Tallinn—Helsingfors:
S/S. „Patria" (FAAB) 2 i 16 lutego,
S/S. „Śląsk" (ŻP) 9 i 23 lutego,

Gdynia—Karlskrona:
S/S. „Borgholm" (SLSP) 5 i 19 lutego

Gdynia—Amsterdam:
S/S. „Kraków" (ŻP) ca 5 lutego,
Następny statek ok. 19 lutego,

Gdynia—Rotterdam:
S/S. „Chorzów" (ŻP) ok. 5 lutego,
Następne statki co 10 dni.

Gdynia—Rotterdam—Antwerpja:
S/S. „Bussard" (RL) 5 i 24 lutego,
S/S. „Orest" (NDL) ok. 10 lutego,
S/S. „Pylades" (NL) 17 lutego,

Gdynia—Kopenhaga—Rotterdam—Amsterdam:
Statki (KNSM) 8, 15, 22 i 29 lutego.

Gdynia—Szczecin:
S/S. „Claus" (R. Ch. Gribel) co 2 tygodnie,

Gdynia—Kopenhaga—Porty Francji:
Statki (DFDS) ok. 4 i 24 lutego,

Gdynia—Hamburg:
Statki (SB) co tydzień.

PRACA STATKÓW POLSKICH W STYCZNIU

P. P. „ŻEGLUGA POLSKA"

A. — Trampy:

S/S. „Katowice" — załadował w Gdyni węgiel, zawiózł do Göteborga, wyładował, powrócił w balaście do Gdyni, załadował węgiel, zawiózł do Oxelösund, przeszedł w balaście do Gdańska, załadował węgiel do Le Havre i Fécamp, zawiózł do Le Havre, gdzie wyładowuje.

S/S. „Kraków" — załadował w Emden (Niemcy) węgiel, zawiózł do Kopenhagi, wyładował, przeszedł w balaście do Amsterdamu, załadował koks, zawiózł do Kopenhagi, wyładował, przeszedł w balaście do Rotterdamu, załadował węgiel, zawiózł do Kopenhagi, gdzie wyładowuje.

S/S. „Niemen" — przybył do Rotterdamu z ładunkiem cukru z Gdyni, wyładował, załadował koks, zawiózł do Stockholmu, wyładował, przeszedł w balaście do Gdyni, gdzie przebywał do końca miesiąca.

S/S. „Poznań" — wyładował w Stockolmie ładunek koksu z Rotterdamu, załadował łój kostny, przeszedł do Gdańska, wyładował, załadował węgiel, zawiózł do Rouen, wyładował. Wskutek odniesionej hawarji pozostał w Rouen w doku, celem dokonania remontu.

S/S. „Toruń" — załadował w Gdyni węgiel, zawiózł do Oxelösund, wyładował, powrócił w balaście do Gdyni, gdzie przebywał do końca miesiąca.

S/S. „Warta" — załadował w Gdyni węgiel, zawiózł do Rotterdamu, wyładował, załadował koks, zawiózł do Stockholmu, wyładował, przeszedł do Gdańska do doku, celem dokonania remontu.

S/S. „Wilno" — wyładował w Gefle węgiel, przeszedł w balaście do Gdańska, załadował węgiel, zawiózł do Halmstad (Szwecja), wyładował, powrócił w balaście do Gdańska, załadował węgiel, zawiózł do Norrköping, wyładował, powrócił w balaście do Gdańska, gdzie ładuje węgiel przeznaczony do Rouen.

S/S. „Wisła" — wyładował w Tyne (Anglja) ładunek drzewa z Gdańska i Gdyni, załadował węgiel, zawiózł do Triestu (Włochy), wyładował. Obecnie ładuje tytoń do Gdyni.

B. — Linja Bałtycka:

S/S. „Śląsk" — przybył do Gdyni z Nakskov (Danja), załadował drobnicę, przeszedł do Gdańska, uzupełnił ładunek, zawiózł do Tallinna i Helsingforsu.

S/S. „Tczew" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy podróże z Gdyni i Gdańska do Tallinna i Helsingforsu, zawijając również do Lipawy. Obecnie w Gdyni w oczekiwaniu na ładunek.

C. — Linja Rotterdamska:

S/S. „Chorzów" — odbył remont w Stoczni Gdańskiej; przeszedł w balaście do Gdyni, załadował cukier i drobnicę, zawiózł do Rotterdamu, wyładował, załadował śledzie i drobnicę, zawiózł do Gdyni, wyładował, przeszedł w balaście do Gdańska do doku, celem dokończenia remontu. Po dokonaniu prób steru, powrócił w balaście do Gdyni, naładował drobnicę, przeszedł do Gdańska, celem uzupełnienia ładunku. Obecnie w drodze z Gdańska do Rotterdamu.

POLSKO - BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE

A. — Linja do Londynu:

S/S. „Premjer" — w remoncie w Stoczni Gdańskiej.

S/S. „Warszawa" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy podróże, przewożąc do Londynu pasażerów, oraz bekony, szynki, jaja, bławaty i t. d., z powrotem zaś pasażerów i drobnicę.

B. — Linja do Hull:

S/S. „Łódź" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy podróże, przewożąc do Hull bekony, szynki i t. d., z powrotem zaś drobnicę.

S/S. „Rewa" — został umieszczony w doku w Hull, celem przeprowadzenia klasyfikacji statku. Po ukończeniu klasyfikacji, powrócił do Gdyni z pasażerami i drobnicą, podejmując ponownie regularną komunikację między Gdynią i Hull.

POLSKIE - TRANSATLANTYCKIE TOW. OKRĘTOWE

Linja do Ameryki Północnej:

S/S. „Kościuszko" — przeszedł z Gdyni do doku w Gdańsku, celem dokonania remontu.

S/S. „Polonia" — w Gdyni przy nab. Holenderskiem, na leżu zimowem.

S/S. „Pułaski" — dnia 7/I. po zaokrętowaniu pasażerów i załadowaniu poczty i towarów, odpłynął z Gdyni do Kopenhagi, gdzie wylądował część pasażerów. Po zaokrętowaniu pasażerów i uzupełnieniu ładunku odpłynął dnia 8/I. do New-Yorku. Dnia 17/I. przybył do New-Yorku, wylądował pasażerów, wyładował pocztę i towary. Po zaokrętowaniu pasażerów i załadowaniu poczty i towarów, odpłynął dnia 23/I via Halifax (Kanada), gdzie uzupełnił ładunek i zaokrętował pasażerów do Kopenhagi i Gdyni.

TOW. „POLSKAROB"

S/S. „Robur III." — odbył 3 podróże do portów: Amsterdam, Norrköping i Oxelösund, wożąc węgiel.

S/S. „Robur IV" — odbył 2 podróże do portów: Bergen i Norrköping.

S/S. „Robur V" — odbył 3 podróże do portów: Oslo i Stockholm (2 razy).

S/S. „Robur VI" — odbył 3 podróże do portów: Oslo (2 razy) i Slemmestad.

TOW. „POLRYŻ"

S/S. „Kopernik" — unieruchomiony w porcie gdańskim.

Wydawca: Polska Agencja Telegraficzna — Redaktor: Waldemar Downarowicz

Polski Lloyd Sp. akc.

Ekspedycja, clenie, asekuracja, sztauerka, magazynowanie.

Branch Office

Gdynia, Świętojańska

Telegrams **Lloydpol** — Telephone **1432**

Forwarding Agents

Head Office: **Warszawa** (Warsaw)

Branches at:

Katowice, Łódź, Gdańsk, Lwów, Wilno, Kraków

Specjalność: wina węgierskie — i francuskie!—

WINIARNIA - RESTAURACJA

B-CIA E. i F. SEYDEL I S-KA

Rok założenia 1842 Sp. z ogr. odp. Rok założenia 1842

Telefon 10-65 **GDYNIA** ul. Świętojańska

Poleca Szanownej Klienteli wina pierwszorzędnej jakości z własnych piwnic, jak również doskonałą kuchnię

Sprzedaż hurtowa i detaliczna wszelkich win i spirytualij.

Przyjmuje zamówienia do domów prywatn.

Regularna tygodniowa komunikacja towarowa Gdańsk - Gdynia

i odwrotnie

lichtugami ładującemi 250 ton.

Wszelkich informacyj udzielają:

Behnke & Sieg, Sp. z o. p. Tel. 1718—1856

Warszawskie Tow. Transp. Tel. 1350

MARJAN MAGER - GDYNIA

TELEFON 1464 PLAC KASZUBSKI (ul. Portowa) willa „Stella Maris" TELEFON 1464

SPECJALNOŚĆ:

STEMPLE KAUCZUKOWE-METALOWE

TABLICZKI TRAWIONE

SZYLDY MOSIĘŻNE - EMALJOWANE

Repair Workshop for ships of all kinds and sizes, including fishing craft, also for engines, machinery, etc. — Strucrural iron work. — The only iron and metal foundry at Gdynia. Repair Shop with compressed-air plant. — Floating crane: Hoisting capacity from 50 to 80 tons. Floating dock. Moderate charges, cheaper than abroad.

STOCZNIA GDYŃSKA

Sp. Akc. Tel. 1312

Wykonuje: reparację okrętów, budowę statków, łodzi, kutrów, maszyn, motorów, konstrukcje żelazne, odlewy każdego rodzaju (jedyna odlewnia w Gdyni.) Warsztat pływający z instalacją pneumatyczną — Maszyny do elektr. szwejsowania. Dźwig pływający 50—80 ton — Dok pływający do 5500 DW. — Ceny konkur. — niższe od zagranicznych.

„POLDAG"

T-wo PRZEŁADUNKÓW MORSKICH Sp. z o. o.

Własne urządzenia przeładunkowe w Gdyni

W r. 1931 T-wo przeładowało na eksport 560.000 ton.

Biuro główne: Portowa 1, telef. 1625.
Biuro portowe: Port, telef. 1721.

Zakłady Graficzne Bolesława Szczuki, Wąbrzeźno-Pom.